(Ingresan a Sala los representantes del Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Afines)

Continuando con el tratamiento del proyecto relativo a la tripulación de barcos de matrícula nacional, y habiendo sido invitados especialmente por esta Comisión para que den su opinión, damos la bienvenida a los representantes del Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Afines. Dado que tienen conocimiento del contenido del proyecto de ley, les solicitamos expresen su opinión al respecto.

SEÑOR FRANCO.- Agradecemos a la Comisión por habernos recibido.

Estamos ante una reivindicación del sindicato que tiene larga data, como es la modificación del artículo 27 de la Ley Nº 13.833. Además, en el articulado del proyecto de ley también se hace una referencia a la tripulación de la Marina Mercante y se menciona la cantidad de tripulantes ciudadanos naturales o legales uruguayos que tienen que conformar la tripulación de los barcos de bandera nacional. De alguna manera, este proyecto de ley también tiende a establecer la cantidad de tripulantes uruguayos.

Quiero decir que la ley original establecía la cantidad de ciudadanos naturales o legales uruguayos que tripularían barcos de bandera nacional, pero luego fue modificada por leyes de presupuesto. En su articulado, se hace referencia a que los barcos con banderas provenientes del MERCOSUR podían modificar hacia la baja la participación de tripulantes naturales o legales uruguayos. Nosotros decimos que esta es una de las tantas quijotadas que solemos hacer los uruguayos porque, no habiendo convenios de reciprocidad, tomamos medidas unilaterales sin tener en cuenta a los otros en esta situación. Ningún tripulante uruguayo con documentación de marino mercante que vaya a Argentina, Brasil o Paraguay va a poder embarcar en barcos de esa nacionalidad porque no hay convenio de reciprocidad; sin embargo, nosotros tomamos esa medida y rebajamos la cantidad de tripulantes para los casos de barcos con esas banderas.

La Ley Nº 13.833 -que nosotros llamamos Ley de Pesca- que fue sancionada en el año 1969 por el Parlamento, reivindica las 200 millas como soberanía para el país y establece condiciones para la inversión en el sector pesquero cuando en ese momento nosotros teníamos una flota prácticamente testimonial ya que no había un desarrollo pesquero en el país. Esto abre las posibilidades de inversión pero, suponiendo que se incorporara nueva tecnología, no se daba la posibilidad de la participación de tripulaciones extranjeras.

El artículo 27 de aquella Ley dice que el Capitán o Patrón deberá ser ciudadano natural o legal uruguayo y que el resto de la tripulación -aclaro que lo estoy citando de memoria, no recuerdo fehacientemente la redacción- tendrá que estar constituida por un mínimo de 50% de ciudadanos naturales o legales uruguayos. Fíjense que expresa “un mínimo”, o sea que si lo interpretáramos correctamente, se debería entender que puede ser un 100%, es decir que el 50% es un piso. Sin embargo, distintas administraciones, a partir del año 1985, interpretaron que era un máximo, un techo y esto hizo que hasta el día de hoy, en alguna pesquería se siga llevando el 50 % de tripulación extranjera, pero, además, con el agravante de que ese 50% no es personal titulado o idóneo que transmita tecnología, sino que de repente hay un cocinero peruano o marineros indonesios o filipinos con la única finalidad -y eso lo hemos comprobado- de obtener mano de obra barata.

También hemos constatado que tal como expresa el dicho andaluz, “tanto sirve para un barrido como para un fregado”, en el sentido de que, por ejemplo, ante reclamaciones realizadas al Banco de Seguros del Estado, en los roles de la tripulación que llegan al Banco solamente figuran los uruguayos, porque los extranjeros no se declaran. Lo mismo ocurre con los aportes al Banco de Previsión Social. Por tanto, concluimos en que esto también ha servido para la evasión.

Entonces, si se hubiera interpretado este artículo en el sentido de que el 50% era el mínimo y, por lo tanto, se podía tener hasta un 100% de tripulación extranjera, no estaríamos hablando aquí ni luchando -después de tantos años- para que se modificara. Por esa razón no tuvimos otra alternativa que presentar un proyecto de modificación de este artículo, que ha pasado por distintas Administraciones, y nos alegramos de que ahora cuente con media sanción en la Cámara de

Representantes. Seguimos sosteniendo que, en su momento, cuando se sancionó esta ley, se podría haber pensado en la participación de tripulación extranjera a los efectos de la transmisión de tecnología, pero después de más de 40 años durante los cuales nuestro país ha desarrollado el sector pesquero y su actividad es importante, pensamos que ya no se justifica. Si algo caracteriza a nuestra gente es su capacidad de asimilar rápidamente la tecnología. Podemos decir que hoy, tripulantes uruguayos formados en nuestra flota pesquera se ubican en distintos puestos en barcos de banderas de otras nacionalidades como Oficiales, y Contramaestres, con cargos a bordo de los barcos, trabajando.

A efectos de ser más gráfico voy a señalar un ejemplo. En determinado momento, en nuestro país había empresas japonesas que trabajan en la pesa de túnidos, es decir, tenían barcos atuneros. Estas empresas se dedicaban a la pesca del atún para congelarlo rápidamente a menos 50º -es decir, para el sashimi- lo que hace que los cristales de hielo sean muy chicos y no se afecte su textura. Este producto tiene un muy buen valor en el mercado de Tokio.

En determinado momento, dichas empresas quedaron debiendo dinero a las tripulaciones; hicimos gestiones ante el Juez que tenía a su cargo un embargo y éste permitió que la tripulación saliera a trabajar para cobrarse la deuda. Efectivamente, la tripulación salió embarcada, se hizo la exportación a Tokio y con gran orgullo para los trabajadores y para el sindicato podemos decir que tenemos un fax proveniente de ese mercado donde se nos felicita porque el producto había sido el segundo en calidad. Esto habla, precisamente, de la calidad del trabajo de nuestra gente.

En aquel momento podía explicarse que se permitiera que hubiera determinada cantidad de extranjeros en nuestros barcos para la trasmisión de tecnología, pero actualmente ya no se justifica. De ahí que desde hace mucho tiempo, desde el año 1985, venimos reclamando que el cien por ciento de la tripulación de los barcos de bandera nacional sea uruguayo. Se nos ha dicho que eso podría atentar contra la inversión extranjera y ese argumento para nosotros es bastante inexplicable porque si alguien quiere venir a invertir a nuestro país lo debería hacer para explotar nuestros recursos, pero sobre la base de que tiene que darle trabajo a nuestra gente.

A propósito de este tema, hace pocos días una serie de barcos de empresas coreanas con bandera uruguaya han pedido el cese de bandera para cambiarla por la de Sierra Leona, etcétera. Se trata de empresas calamareras, que trabajan en la modalidad del "jigging". La razón del cambio de bandera no obedece a la sanción de esta ley, ya que hemos comprobado que solicitaron el cese de bandera porque debían regular la relación laboral. Además, la convocatoria al ámbito tripartito de negociación a través de los Consejos de Salarios hizo que tuvieran que firmar un convenio colectivo, regular la relación laboral, aportar a los organismos de Previsión Social y cumplir con los beneficios sociales de los tripulantes. Es verdad que ha habido una caída vertiginosa del precio del calamar a nivel internacional debido a la saturación del mercado por la superproducción, pero si ponen como pretexto el tema de la relación laboral, nosotros decimos que la solicitud del cese de bandera no es responsabilidad de los trabajadores.

Para concluir, quiero señalar que entendemos que nada justifica poner límites a la participación de tripulantes uruguayos en barcos de bandera nacional. Esto no significa que no queramos flexibilizar nuestra postura. En ese sentido, decimos que se podría permitir la participación de tripulantes extranjeros para la trasmisión de las nuevas tecnologías, pero debería ser un personal idóneo -y, por lo tanto, contar con un título habilitante- y por un tiempo que sería acotado hasta tanto nuestra gente la asimile. Una vez que ello suceda, habrá que agradecer a la gente sus servicios y seguir trabajando con tripulación uruguaya.

Nosotros pensamos que el 90% que se maneja en el proyecto de ley constituye un gran y muy significativo avance, y no nos vamos a oponer a él, pero queremos dejar constancia de nuestra postura y de por qué reclamamos el 100%.

Muchas gracias.

SEÑOR VIGNOLO.- Sin ánimo de ser redundantes con lo que especificó el compañero Franco relativo al 100%, quisiera acotar algunos aspectos que él mencionó en torno a los extranjeros, tanto de los barcos calamareros, como de los de merluza negra.

Como todos sabemos, a partir de los años noventa y hasta mediados del 2005, el movimiento sindical ha dejado muchas reivindicaciones y conquistas por el camino en el período de regulación y flexibilización laboral. Luego de la derogación, en el año 2006, de la Ley Nº 15.523 -norma que nos privaba de los beneficios laborales que tiene cualquier trabajador- en el ámbito de los Consejos de Salarios pudimos negociar convenios colectivos para cada una de las pesquerías, regulando tanto las condiciones de trabajo como lo relativo al salario. Justamente, el planteo del 100% es una de las perlitas más que estos señores empresarios vieron como un obstáculo en el camino para mantener los beneficios que se les venía otorgando y que hoy en día, a partir del proceso de regulación que tenemos los trabajadores, los perjudica en alguna cuestión. El tema del 100% no es solo un obstáculo económico para estas empresas, pues la reciente ley de migración también otorga al trabajador migrante todos los derechos que tienen sus pares uruguayos. En síntesis, nosotros planteamos que lo relativo al 90% es muy beneficioso para nuestro sector.

Por otro lado, aprovechando el ámbito de esta Comisión, queremos plantear una cuestión que si bien no viene al caso con el tema que hoy nos ocupa, nos inquieta a todos los trabajadores del sector. Me refiero a la problemática que hemos venido viviendo en estos últimos tiempos, a partir de que se convocaron los Consejos de Salarios -brevemente queremos dejar arriba de la mesa este asunto, para que pueda ser abordado en una próxima reunión que oportunamente solicitaremos a los señores Senadores- con la empresa FRIPUR, que integra la CIPU o Cámara de Industria Pesquera del Uruguay. Nosotros decimos que en esta empresa se trabaja como si fuera un campo de concentración, tanto en las plantas como en los barcos, donde los compañeros son acosados moral y psicológicamente, lo que es prácticamente demostrable. Hemos hecho muchas denuncias ante la Inspección del Trabajo por acoso moral y sicológico y por represión antisindical. Por nuestra parte, hemos agotado absolutamente todas las instancias ante el Poder Ejecutivo para poder llegar a un acuerdo o lograr un ámbito de negociación. En este sentido, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha demostrado, no incapacidad, pero sí cierta imposibilidad para convocar a las partes y que se llegue a un acuerdo en lo relativo a las condiciones de trabajo y al aspecto salarial. Nosotros no queremos hablar de complicidad, ni mucho menos, pero en los últimos tiempos hemos visto que se ha convocado a la regulación mediante la negociación colectiva y esta empresa ha pasado totalmente inadvertida en el ámbito de los consejos de salarios. Lo mismo ha sucedido con respecto a la promulgación de la ley de libertad sindical y, lo que es peor, cuando planteamos el tema del acoso moral y sindical al propio señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social, nos sugirió que afiliáramos a los trabajadores en forma clandestina, es decir, en negro. No podemos entender algo así, porque está vigente una ley propuesta y promulgada por el propio Poder Ejecutivo, la Ley Nº 17.940, sobre libertad sindical. Entonces, no esperábamos que el señor Ministro diera una respuesta como esa.

Hemos planteado estos temas en algunas reuniones de la Comisión de Legislación del Trabajo de la Cámara de Representantes, a las que también fue convocada la empresa. Si los señores Senadores pueden acceder a las versiones taquigráficas de esas sesiones, podrán advertir que por las expresiones de la empresa, parecería que lo único que les falta es darle un beso a cada trabajador cuando entra y cuando sale. Sin embargo, las denuncias que se han hecho demuestran lo contrario.

En consecuencia, nos gustaría plantear todas estas cuestiones en una próxima reunión con los miembros de esta Comisión, que seguramente será el año que viene, ya que éstas son las últimas sesiones del año en curso. De todos modos, dejamos planteada nuestra intención de que se haga una investigación parlamentaria sobre lo relativo a la empresa Fripur, ya que realmente su solución escapa a todos los ámbitos del Poder Ejecutivo.

SEÑOR RAMELA.- Quisiera hacer una consulta ya que me queda una duda sobre lo expresado por el señor Franco.

Aquí se ha dicho que en la práctica toda la flota pesquera nacional tiene como máximo un 50% de tripulación uruguaya. Me gustaría saber si esto se aplica a la flota pesquera de costa, a la de media altura o a la de altura y cuál es la realidad del sector.

SEÑOR FRANCO.- Creo que ésta es una pregunta muy oportuna, ya que nos permite puntualizar algunos aspectos.

A través de los convenios colectivos y de la gestión del sindicato, hemos logrado que la inmensa mayoría de los barcos de distintas pesquerías tengan el 100% de tripulación uruguaya. Esto no quiere decir que no haya extranjeros porque a nuestro sindicato se han afiliado polacos, rusos, chilenos y peruanos que, por supuesto, son ciudadanos legales uruguayos, con la documentación correspondiente. La inmensa mayoría de las pesquerías tienen tripulación uruguaya y en esto están incluidos los barcos de costa. Es importante que se sepa que el sector pesquero está subdividido en pesquerías que tienen distintas modalidades de pesca. Una de ellas es la que llamamos de costa, cuya especie objetivo es la corvina y la pescadilla; otra es la de altura, que tiene como objetivo la merluza y, la de gran altura, que se dedica a la pesca de los llamados túnidos, la merluza negra y el calamar. Hay otras pesquerías de menor volumen pero que también son importantes porque se dedican a la explotación del caracol, del pulpo, el mero, etcétera. Por lo tanto, hay distintas pesquerías que utilizan diferentes modalidades de artes de pesca. Pero, por ejemplo, en el caso del caracol, el pulpo o el mero, tenemos tripulaciones extranjeras, de origen brasileño. En la pesca de la merluza negra hasta un 50% de la tripulación es extranjera: hay indonesios, chilenos, filipinos, coreanos, etcétera. Y en la flota de calamareros hasta un 50% son coreanos e indonesios. Es decir que aún quedan pesquerías en que se aplica esta modalidad del 50%. Pero en la pesca de costa y en la pesca de altura, la inmensa mayoría de las empresas que operan son uruguayas y no tienen tripulación extranjera.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a los representantes del Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Afines por su presencia en la sesión de hoy y porque nos han ilustrado acerca de las dudas que podíamos tener. Por nuestra parte seguiremos adelante con el tratamiento del proyecto.

(Se retira de Sala la delegación del Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Afines)